

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 24. maja 1899.

Treść: (№ 86—92.) 86. Obwieszczenie, którym podaje się do wiadomości zamieszczenie niemieckiej Szkoły handlowej wyższej pilzeńskiej w spisie zakładów naukowych tutejszo-krajowych zostających na równi z gimnazyami wyższemi i szkołami realnymi wyższemi pod względem służby ochotniczej jednorocznej. — 87. Obwieszczenie o ustanowieniu delegacy Komory pomocniczej husiatyńskiej w tamtejszym dworcu kolejowym. — 88. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Kolina do Czerczan z odnogą od Rattaja do Kacowa. — 89. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Trzebini do Sierszy. — 90. Obwieszczenie o nadaniu koncesji na sieć kolei małych o szlaku normalnym na obszarze królewskiego stolecznego miasta Pragi i gmin przyległych, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności. — 91. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu wybudowania kolej lokalnej od Miestca Hernianowego do Borohradka z odnogą od Tyńca Hrochowego do Hrastu. — 92. Rozporządzenie ustanawiające na kampanię 1899/1900 wymiar zabezpieczenia niechybnej płatności na wypadek zwrotu bonifikacji płaconej przy wywozie cukru.

86.

Obwieszczenie Ministerstwa obrony krajowej z dnia 22. marca 1899,

którem podaje się do wiadomości zamieszczenie niemieckiej Szkoły handlowej wyższej pilzeńskiej w spisie zakładów naukowych tutejszo-krajowych zostających na równi z gimnazyami wyższemi i szkołami realnymi wyższemi pod względem służby ochotniczej jednorocznej.

Na zasadzie §. 25 ustawy o służbie wojskowej i w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami, uznaje się niemiecką Szkołę handlową wyższą w Pilzni, składającą się z klasy przygotowawczej i trzech kursów rocznych, prawo publiczności posiadającą, za równą gimnazjom wyższym i szkołom realnym wyższym pod względem udowadniania naukowego uzdolnienia do służby ochotniczej jednorocznej.

Postanowieniem tem uzupełnia się załączkę II a do §. 64 I. części Przepisów o służbie wojskowej, rozporządzeniem tutejszym z dnia 15. kwietnia 1889, Dz. u. p. Nr. 45, ogłoszonej.

Welsersheimb r. w.

87.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 28. kwietnia 1899,

o ustanowieniu delegacy Komory pomocniczej husiatyńskiej w tamtejszym dworcu kolejowym.

W dworcu kolejowym w Husiatynie w Galicji ustanowiona została delegacya husiatyńskiej Komory pomocniczej I. klasy i rozpoczęła już swoje czynności.

Kaizl r. w.

88.

Dokument koncesyjny z dnia 10. maja 1899,

na kolej lokalną od Kolina do Czerczan z odnoga od Rattaja do Kacowa.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Hrabiemu Leopoldowi Sternbergowi, generałowi jazdy u. o. s., radcy tajnemu, o to proszaczemu, kon-

cesę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej ruchozmiennej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od Kolina Beczwar, Kohljanowice i Rattaj do Czerczan z odnogą od Rattaja do Kacowa a to w myśl ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolej, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, używa koncesyjusz dobrodziejstw w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidzianych.

§. 2.

Koncesyjusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolej koncesjonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, dać ma koncesyjusz kaucję w sumie 10.000 zł. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniędze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadła.

§. 3.

Do wybudowania kolej koncesjonowanej nadaje się koncesyjuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjuszowi do wybudowania wszelkich kolej podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznały za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolej koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyjusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowiło, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przeszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyjuszowi prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijęć ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjusza.

Emitowanie obligacji pierwszeństwa jest wzbronione.

Nadaje się koncesyjuszowi prawo wypuszczenia w obieg akcyi pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akciami zakładowymi, a to w sumie, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcyi pierwszeństwa, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od stu i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacyi kasowych łącznie z odsetkami interkalarnimi, ratami amortyzacyjnymi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczne.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki, jakież formularze akcyj zakładowych i akcyj pierwszeństwa, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncessjonariusz zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncessjonariusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncessjonariusza obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną mu urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncessjonariuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich jako na kolej drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej i urządzonej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncessjonariusz zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajobrazowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) mają być

podobnie stosowane zniżenia taryfowe, służące dla transportów wojskowych.

§. 8.

Koncesję nadaje się z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl § 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, i takowa kończy się z upływem tego czasu.

Rząd może także przed upływem przerzecznego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§. 9.

Ruch na kolej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncessyjnego, będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncessjonariusza i koncessjonariusz wracać ma zarządowi kolej państwa kosztą z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone. Warunki utrzymywania ruchu przepisane będą w kontraktie, który Rząd zawrze w tym względzie z koncessjonariuszem.

§. 10.

Koncessjonariusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współływu kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą od-

kupu a z nich strącone będą czyste dochody najni-pomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowym, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

Czysty średni dochód roczny w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyjuszowi jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby jednak kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1 obliczony, bez dodatku tamże wzmiarkowanego, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na zawarowane oprocentowanie i spłaceniu pożyczki hipotecznej w Banku krajowym królestwa czeskiego pod gwarancją tego królestwa zaciągniętej z doliczeniem raty rocznej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od/sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wzmiarkowane sumy w ratach półrocznych płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyjuszowi podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie kiedykolwiek objąć na siebie w miejsce koncesyjusza spłaceniu z własnych funduszy reszty pożyczki zaciągniętej w celu zgromadzenia kapitału dla kolej koncesyjowanej, to jest kwot, któreby w chwili odkupu zalegały jako według zatwierzonego planu amortyzacji jeszcze nie umorzone, w tym zaś razie reszta odkupu płacić się mająca,

zmniejszy się o sumę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie rzeczonego kapitału pożyczki, jakoteż, według okoliczności, o odpowiednią tej sumie kwotę dodatku, która w myśl postanowień ustępu 1 ma być do średniego dochodu doliczana.

4. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl postanowień powyższych punktów koncesyjuszowi płacić się mających, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent bez doliczania jak się samo przez się rozumie dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 1 zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj dłużu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacje dłużu państwa liezone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 4 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającymi jeszcze pozostałościami pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolej niniejszym koncesyjowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności kolej podjazdowe własnością koncesyjusza będące i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które, bądźto jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też na zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej (l. 1 aż do 4) z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesyjusz obowiązany jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyjusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesja upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynaro-

grodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyjowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależystości, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, kolejy podjazdowe, jeżeli koncesyjusz je posiadał i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 11, ustępie 5.

Tak wtedy gdy koncesja upłynie jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma koncesyjusz na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeli istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależystości kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i ich urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzać, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funckyonarsza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowana do nadzoru nad tem funckyonarszów na koszt koncesyjusza.

Po utworzeniu się Spółki akcyjnej w §. 5 przewidzianej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyjnej, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków,

w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.

89.

Dokument koncesyjny z dnia 10. maja 1899,

na kolej lokalną od Trzebini do Sierszy.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Spółce akcyjnej „Kolej lokalna Trzebina—Skawce” o to proszącej, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej ruchozmiennej, która wykonana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od Trzebini do Sierszy z wyłączeniem i odpowiedniem przekształceniem istniejącej kolej podjazdowej Trzebini—Siersza, a to w myśl postanowień ustawy o koncesach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolej żelaznej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, zapewnia się koncesjonariuszce dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, przewidziane.

§. 2.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolej żelaznej koncesjonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytk publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją dać ma Spółka na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolej koncesjonowanej nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane być ma Spółce do wybudowania wszelkich kolej podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4.

Zresztą wzmiarkowana na wstępie kolej lokalna Trzebini—Siersza uważana być ma za istotną część składową przedsiębiorstwa kolej lokalnej Trzebini—Skawce, będącego przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 20. marca 1897, Dz. u. p. Nr. 85, a przeto postanowienia tego Najwyższego dokumentu koncesyjnego z wyjątkiem zawartych w §§. 1 aż do 3 i stosujących się jedynie do tej ostatniej kolej lokalnej są obowiązującymi dla obu rzeczonych linii kolejowych jako wspólne przedsiębiorstwo stanowiących a to w następujący sposób:

I. Postanowienia §§. 4 aż do 10 włącznie, tudzież 13 i 14 stosowane być mają w ten sposób, że

1. Spółka obowiązana jest mieć pieczę o urządzenie na rzecz swoich funkcjonariuszów zaopatrzenia dla inwalidów i starców, i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolej lokalnych, jeśli dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna przynajmniej takie same korzyści członkom nastręczająca jak kasa rzecznego związku,

2. okres koncesyjny kolej lokalnej Trzebini—Siersza kończy się tak samo jak okres koncesyjny kolej lokalnej Trzebini—Skawce dnia 19. marca 1987.

II. Na miejsce postanowień §§. 11 i 12 rzązonego Najwyższego dokumentu koncesyjnego, które się niniejszym uchylają, wydają się następujące:

1. Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanych kiedykolwiek po ich wybudowaniu i otwarciu pod następującymi warunkami:

- a) Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostały lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 niniejszego dokumentu koncesyjnego a względnie w §. 1 dokumentu koncesyjnego z dnia 20. marca 1897, Dz. u. p. Nr. 85, ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

Czysty średni dochód roczny w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie Spółce jako wynagrodzenie za koleję odkupione aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

- b) Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu kolej lokajnej Trzebinia—Skawce, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu a) obliczony, bez uwzględnienia dodatku tamże przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej kwoty rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej potrzebnej na programowe oprocentowanie i umorzenie pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej z doliczeniem raty ryczałtowej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału zakładowego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za koleję odkupione, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wzmiankowane powyżej raty ryczałtowe w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie Spółce podatek rentowy od tej renty odkupu przypadający.

- c) Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie kiedykolwiek objąć na siebie w miejsce Spółki spłacenie z własnych funduszy reszty pożyczki zaciągniętej w celu zgromadzenia kapitału dla kolej koncesyjnych, to jest kwot, któreby w chwili odkupu zalegały jako według

zatwierdzonego planu amortyzacji jeszcze nie umorzone, w tym zaś razie renta odkupu płacić się mająca zmniejszyć się o sumę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie rzeczonego kapitału pożyczki, jakoteż według okoliczności o odpowiednią tej sumie kwotę dodatku, która w myśl postanowień ustępu a) ma być do średniego dochodu doliczana.

- d) Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl poprzedzających ustępów płacić się mających, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent po strąceniu jak się samo przez się rozumie dodatku, gdyby się w myśl postanowień ustępu a) w tych rentach zawierał.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

- e) Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wynatą wynagrodzenia pod lit. a) aż do d) przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającymi jeszcze pozostałościami pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i używanie kolej niniejszym koncesyjowanych ze wszystkimi do nich należącemi ruchomościami i nieruchomościami z wliczeniem taboru wozowego, zapasów materiałów i zapasów kasowych a według okoliczności kolej podjazdowych i przedsiębiorstw pobocznych, gdyby własność spółki stanowiły, jakoteż funduszów obrotowych i zasobnych z kapitału zakładowego utworzonych, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

- f) Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- α) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- β) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność

przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie wierzytelności państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

- γ) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłaci przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, tymczasowo obliczonej (ustęp a aż do d), z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.
- g) Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

- h) Spółka obowiązana jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd ma prawo nawet bez zwolnienia Spółki i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie oznaczone przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywa się na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

- i) Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (ustęp f) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Spółka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakieby do tego celu ze strony Spółki potrzebne były.

2. Gdy koncesja upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolej koncesjonowanych i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależycieli, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe a według okoliczności kolej podjazdowe będące własnością Spółki i przedsiębiorstwa poboczne jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym pod l. 1, ustęp e).

Tak wtedy gdy koncesja upłynie jak i w razie odkupienia kolej, zatrzyma Spółka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił Spółkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależycieli kolejowej.

Wittek r. w.

90.

Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 10. maja 1899,

o nadaniu koncesji na sieć kolej małych o szlaku normalnym na obszarze królewskiego stołecznego miasta Pragi i gmin przyległych, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, c. k. Ministerstwo kolej żelaznych w porozumieniu z interesowanemi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny nadało gminie królewskiego stołecznego miasta Pragi o to proszącej, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu a to zapomocą siły elektrycznej, sieci kolej małych normalnotorowych, wybudować się mających z wyłączeniem i odpowiedniem przerobieniem linii praskiej kolej konnej przez rzeczoną gminę nabyczych, dotychczas ani jako kolej lokalne ani jako kolej małe nie koncesjonowanych — pod warunkami i zastrzeżeniami poniżej przepisanemi.

Sieć kolejowa koncesjonowana obejmuje linie następujące:

1. Od placu Purkyniego w mieście Winohradach królewskich ulicą Palackiego do Werszowic, następnie wzdłuż grobli c. k. kolej państwa do Nusli a stąd ulicami Sobiesławową i Neklanową i ulicą Wyszehradzką na plac Karola w Pradze, z odnogą do mostu Palackiego;

2. od ulicy Choteka ulicami Oujezdzką i Karmelitańską a następnie z jednej strony ulicą Tomasza przez plac Waldsteina i ulicą Waldsteina, z drugiej strony ulicą Leteńską do ogrodu na Letniem a następnie wzdułż Wełtawy ulicami Bielskiego, Wełtawską, Rohanową i Płynareńską do stacji głównej elektrycznej w Holeszowicach;

3. od przecięcia się kolei okalającej Praga—Żyżków—Winohrady królewskie z gościńcem skarbowym Czarno-Kosteleckim na tymże gościńcu aż do cmentarza miasta Winohrady królewskie;

4. od domu inwalidów w Karlínie ulicą Królewską przez plac Józefa, Przykop, ulicami Owocową, Ferdynanda, Choteka, Kińskiego i Schwarzenberga aż do dworca kolej zachodniej w Smichowie;

5. od ulicy Jezdzieckiej w Pradze ulicami Dlaždenowską, Jindřyską, Wodyczkową, Myslikową i Naplawną przez wybrzeże Palackiego i ulicą Palackiego aż do ulicy Kinskiego w Smichowie;

6. od rynku na Małej Stronie ulicą Mostową, przez most Karola, plac Krzyżownicki, ulicą Krzyżownicką, ulicą Platnerską przez Mały i Wielki rynek Starego Miasta, ulicami Oletnową, Hybernską, ulicą Hussa, Prokopa i Hełczyckiego do ulicy Nejkwasowej w Żywczowie;

7. od ulicy Czelakowskiego w mieście Winohrada królewskich ulicami Szafarzyka i Hawliczka, ulicą Mezybranską przez plac Waclawa aż do ulicy Owocnej;

8. od teatru narodowego przez Nabrzeże do ulicy Krzyżownickiej;

9. od placu Józefa ulicą Elżbiety przez most Cesarza Franciszka Józefa i ulicą Bielskiego do Stromówka aż do tanitejszej restauracji.

Linie kolej końskiej, które mają być włączone w koncesjonowaną sieć kolejową jako istotne części składowe uznają się za kolej małe i odtąd stosować się mają do nich, z uchyleniem odnośnych rozporządzeń koncesyjnych, postanowienia §§. 1 aż do 6 włącznie niniejszego obwieszczenia, w ten sposób, że ruch na tychże liniach, aż do zupełnego przekształcenia ich na kolej elektryczne może być wykonywany kołami.

§. 1.

Co do linii koncesjonowanych zapewniają się gminie miasta Pragi jako koncesjonariuszce dobrodzierstwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

Okres przewidzianych w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnienie od podatków, ustanawia się na lat 25, licząc od dnia dzisiejszego w ten

sposób, że uwolnienie od podatków co do linii kolejowych, pod ll. 4 aż do 9 włącznie wymienionych, stosować się ma dopiero od tej chwili, gdy po zupełnieniu ich przeistoczeniu ruch na nich zacznie się odbywać zapomocą elektryczności.

Co do stępla od biletów osobowych stosowane być ma postanowienie artykułu XX, ustęp drugi ustawy rzeczonej.

§. 2.

Koncesjonariuszka obowiązana jest urządzenie do ruchu elektrycznego linii kolejowych powyżej oznaczonych rozpoczęć niezwłocznie, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotowe kolej oddać na użytku publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny, który ustanawia się na czas aż do 12. stycznia 1987.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy dać ma koncesjonariuszka na żądanie Rządu stosowną kaucję a to w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania koncesjonowanych linii kolej małej naje się koncesjonariuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszce do wybudowania kolej podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolej.

§. 4.

O ileby do wybudowania linii koncesjonowanych użyte być miały drogi publiczne nie stojące pod zarządem gminy miasta Pragi, koncesjonariuszka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

§. 5.

We względzie budowy kolej koncesjonowanych i ruchu na nich zastosować się powinna koncesjonariuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych technicznych, które Ministerstwo kolejów żelaznych ustanowi,

jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i Porządku ruchu kolejów z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, o ile takowe w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń Ministerstwa kolej żelaznych i w ogóle Władz powołanych.

§. 6.

Zresztą do wszystkich linii powyżej oznaczonych, które stanowią istotne części składowe rozbudowanej sieci kolejów małych elektrycznych przez gminę królewskiego stołecznego miasta Pragi projektowanych, stosowane być mają postanowienia §§. 6 aż do 15 obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 12. stycznia 1897, Dz. u. p. Nr. 37, jednakże w ten sposób, że koncesjonariuszka jest teraz co do wszystkich dotychczas na jej imię koncesjonowanych linii kolejów małych obowiązana:

- a) ponieść koszt urządzeń, jakie z powodu przeistoczenia, budowy i ruchu kolejów na wstępie oznaczonych będą potrzebne dla zabezpieczenia swobodnego funkcjonowania istniejących już w chwili nadania koncesji na te kolejki przewodów telegraficznych i telefonicznych państwa a w szczególności także koszt przeniesienia tych przewodów, gdyby to było potrzebne, tudzież
- b) mieć pieczę o urządzenie na rzecz swoich koncesjonariuszy i ich rodzin zaopatrzenia dla inwalidów i starców i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolejów lokalnych, jeśli dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna, przynajmniej takie same korzyści członkom następującą a względnie przynajmniej takie same zobowiązania na koncesjonariuszkę składającą jak kasa rzeczonego związku, nakoniec
- c) dostarczać wcześnie Ministerstwu kolej żelaznych na jego żądanie wykazów statystycznych potrzebnych do zestawienia statystyki rocznej kolej żelaznych.

Wittek r. w.

91.

Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 12. maja 1899,

o przedłużeniu terminu wybudowania kolej lokalnej od Miejsca Hermanowskiego do Borohradka z odnogą od Tyńca Hrochowego do Chrastu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolej lokalnej od Miejsca Hermanowskiego do Borohradka z odnogą od Tyńca Hrochowego do Chrastu ustanowiony, w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 26. maja 1897, Dz. u. p. Nr. 138, przedłużony został co do tej kolej lokalnej i jej odnogi aż do 31. sierpnia 1899.

Wittek r. w.

92.

Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 20. maja 1899,

ustanawiające na kampanię 1899/1900 wymiar zabezpieczenia niechybnej płatności na wypadek zwrotu bonifikacji płaconej przy wywozie cukru.

W porozumieniu z królewsko węgierskim Ministerstwem skarbu postanawia się na zasadzie §. 3 ustawy z dnia 20. czerwca 1888 (Dz. u. p. Nr. 97) o opodatkowaniu cukru, że zabezpieczenie niechybnej płatności na wypadek zwrotu bonifikacji wynosić ma w okresie wyrobu cukru 1899/1900 dla każdego z tych zakładów fabrykacji cukru, których rodzaj w §. 1, l. 1 ustawy o opodatkowaniu cukru jest oznaczony, tymczasowo 430 procentów (430%) owej kwoty, którą zakład ten miał zapłacić tytułem zwrotu bonifikacji wywozowej, odnośnie do wywozu cukru w okresie wyrobu 1897/98.

Kwoty zabezpieczenia, w taki sposób obliczone, należy zaokrągać przez podwyższanie kwot mniejszych od 50 zł. na 50 zł., a kwot większych od 50 zł. na 100 zł.

Dla tych zakładów fabrykacji cukru, które w okresie wyrobu 1897/98 jeszcze nie były w ruchu, ustanawia się rzeczone zabezpieczenie dla każdego w kwocie 20.000 zł. (dwadzieścia tysięcy złotych).

Kaizl r. w.